

Erteilt auf Grund des Ersten Überleitungsgesetzes vom 8. Juli 1949
(WiGBI. S. 175)

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



AUSGEGEBEN AM
13. AUGUST 1951

DEUTSCHES PATENTAMT
PATENTSCHRIFT

Nr. 810 586
KLASSE 65 b GRUPPE 25
p 19035 XI/65b D

Dietrich Peper, Wattenscheid
ist als Erfinder genannt worden

Dietrich Peper, Wattenscheid

Rettungsgerät

Patentiert im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland vom 21. Oktober 1948 an
Patenterteilung bekanntgemacht am 7. Juni 1951

Die Erfindung bezieht sich auf die Rettung von Menschen aus in Seenot geratenen Wasserfahrzeugen, insbesondere Unterseebooten. Bisher erfolgte die Rettung in der Weise, daß eine einzelne Person in einen besonderen Hohlraum einsteigt, welcher gegen das Boot geschlossen wird. Hier-
 5 auf findet durch Fluten des Hohlraumes ein Druckausgleich statt, und die zu rettende Person kann mit Hilfe von Tauchrettern oder auf eine andere
 10 bekannte Weise an die Wasseroberfläche gelangen. Für die übrige Mannschaft findet das gleiche Verfahren statt. Praktisch hat sich dieses Verfahren nur teilweise bewährt, weil diese Art der Rettung
 15 bei größeren Wassertiefen nicht durchgeführt werden kann, da der auf den Menschen wirkende Druck zu groß ist. Außerdem müssen die an die Wasseroberfläche gelangten Personen so lange im Wasser bleiben, bis eine Rettung durch ein Fahrzeug erfolgt.

Die aufgezeigten Nachteile in einer einfachen Weise zu beheben, hat die Erfindung zum Zweck, und es wird das Neue und Eigenartige insbesondere darin gesehen, daß ein aus einem geschlossenen Hohlkörper bestehendes Rettungsboot (des
 25 Fahrzeuges) an einem Hohlraum des Fahrzeuges angeordnet ist.

Der Erfindungsgegenstand ist auf der Zeichnung in einer beispielsweise Ausführungsform dargestellt, und zwar zeigt

30 Abb. 1 die Längsansicht eines erfindungsgemäß ausgestalteten Unterseebootes,

Abb. 2 einen Teil der erfindungsgemäßen Rettungsvorrichtung in Längsansicht,

35 Abb. 3 eine perspektivische Ansicht eines anderen Teils der erfindungsgemäßen Rettungsvorrichtung.

Die Erfindung geht von dem Gedanken aus, eine Möglichkeit zu schaffen, um alle an Bord befindlichen Personen gleichzeitig retten zu können und
 40 dabei die in größeren Tiefen herrschenden Drücke auszuschalten und mittels der gleichen Vorrichtung das untergegangene Fahrzeug heben zu können.

Wie die Abb. 1 zeigt, befindet sich am Schiffskörper 1 eines Unterseebootes ein zusätzlicher
 45 Schwimmkörper 2. Dieser ruht auf einem am Schiffskörper des Fahrzeuges angeordneten Hohlkörper 3. Die Decke des Hohlraumes wird vom Boden des Schwimmkörpers 2 gebildet.

Der Boden 4 des Hohlkörpers 3 (Abb. 3) bildet
 50 das Deck des Hauptwasserfahrzeuges. Der Schwimmkörper 2 ist lösbar mit dem Hohlraum 3 verbunden. Ein oder mehrere Mannlöcher 5 ge-

statten der Mannschaft, in den Hohlraum 3 einzusteigen, wenn Seenot eintritt. Die Luken 5 lassen sich in bekannter Weise durch Verschraubungen
 55 o. dgl. verschließen. Werden die Mannlöcher 6 geöffnet (Abb. 2) welche sich am Boden des Schwimmkörpers 2 befinden, so kann die Mannschaft aus dem Hohlraum 3 in den Schwimmkörper 2 einsteigen. Die Mannlöcher 6 werden nunmehr von innen wasserdicht geschlossen. Hierauf
 60 folgt das Loslösen des Schwimmkörpers 2 von innen durch Lösen der Verschraubungen 7, welche den Schwimmkörper 2 am Hohlraum 3 des Schiffskörpers 1 festhalten. Nach dem Lösen der Schrauben 7 erhält der Schwimmkörper 2 einen Auftrieb und steigt nach oben. An der Wasseroberfläche kann die Luke 8 am Turm 9 des Schwimmkörpers 2
 65 geöffnet werden. Aus diesen Luken steigt die gerettete Mannschaft aus, wenn sie von einem Fahrzeug aufgenommen werden kann.
 70

Im Hohlraum 3 befindet sich eine Achse 10 o. dgl., auf welche ein langes Seil von hoher Festigkeit aufgewickelt ist. Das eine Ende dieses Seils befindet sich am Schiffskörper des Hauptfahrzeuges,
 75 während das andere Ende am Schwimmkörper 2 befestigt ist. Wenn im Seenotfall der Schwimmkörper 2 nach oben steigt, wickelt sich das Seil ab. Hierdurch wird eine Seilverbindung von dem am Meeresboden befindlichen Fahrzeug zur Wasseroberfläche hergestellt und erreicht, daß die Mannschaft und das Unterseeboot gerettet werden kann.
 80

Die Anordnung und Ausgestaltung eines Rettungsbootes im Sinne der Erfindung eignet sich nicht nur für Unterseeboote, sondern auch für
 85 Überwasserschiffe.

PATENTANSPRÜCHE:

1. Rettungsgerät für Wasserfahrzeuge, insbesondere Unterseeboote, dadurch gekennzeichnet, daß ein aus einem geschlossenen Hohlraum bestehender Schwimmkörper (2) an einem Hohlraum (3) des Fahrzeuges (1) lösbar angeordnet ist.
 90
 95

2. Rettungsgerät nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Decke des Hohlraumes (3) von dem Boden des Schwimmkörpers (2) gebildet wird.

3. Rettungsgerät nach Anspruch 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, daß ein im Hohlraum (3) aufgewickeltes Seil mit dem Schiffskörper des Fahrzeuges (1) und dem Schwimmkörper (2) verbunden ist.
 100

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen

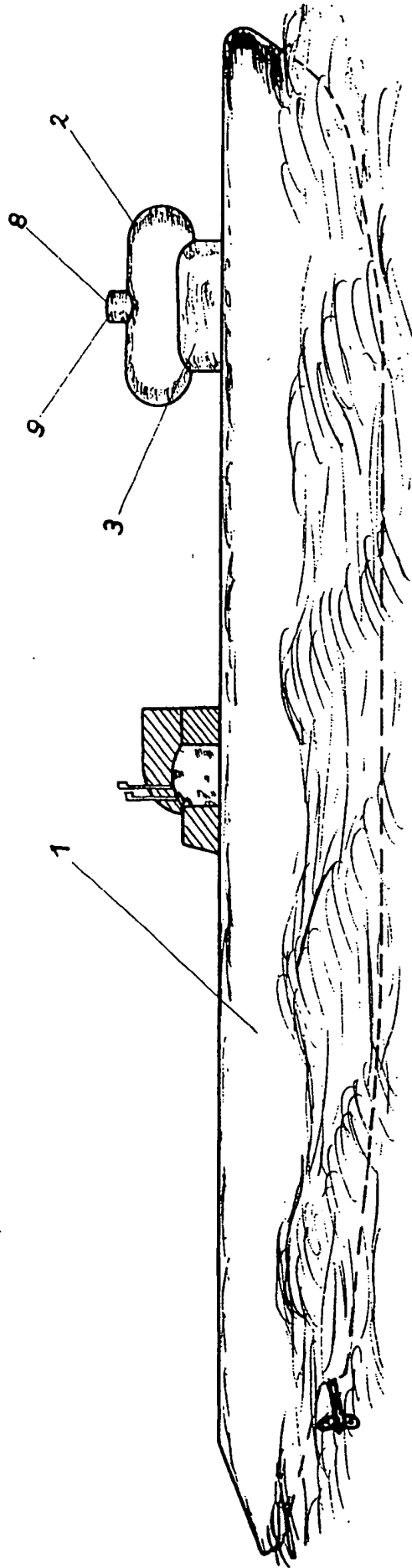


Abb.1

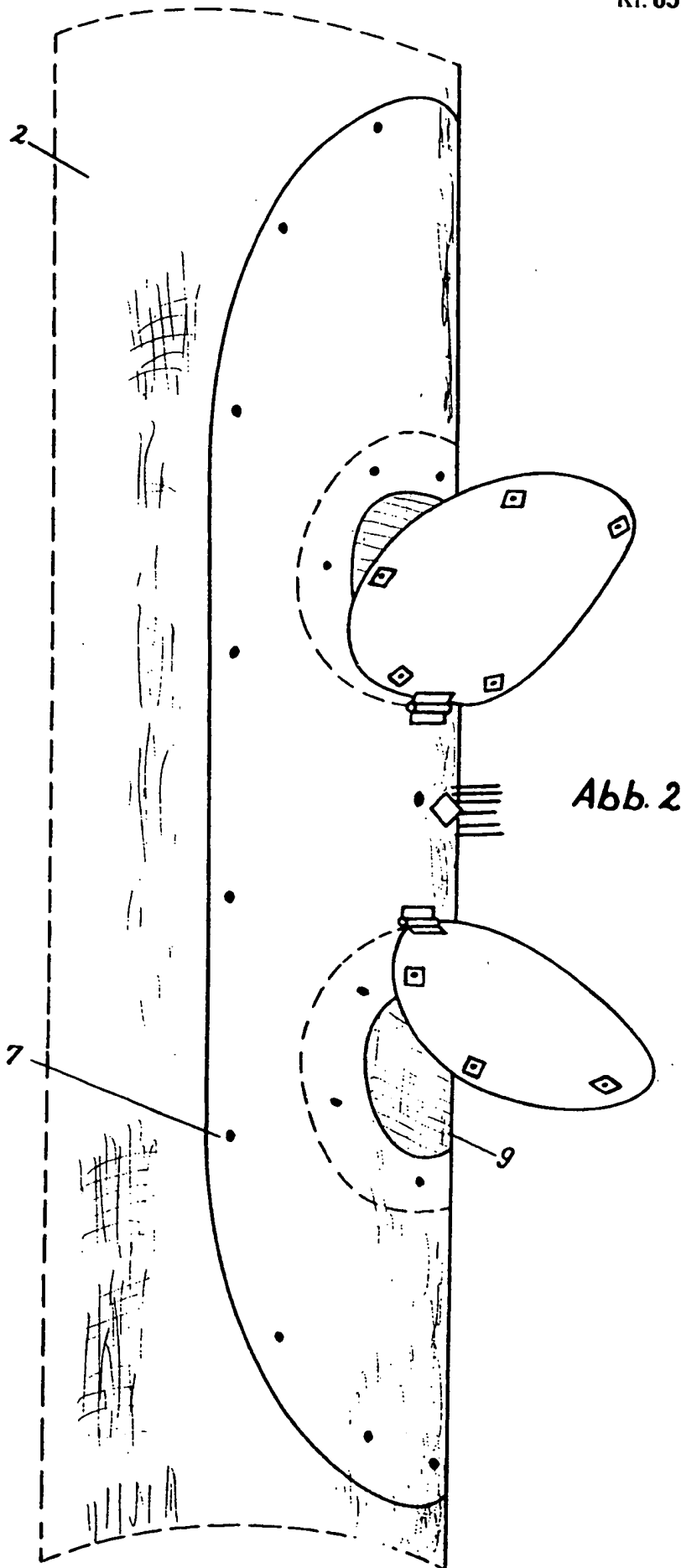
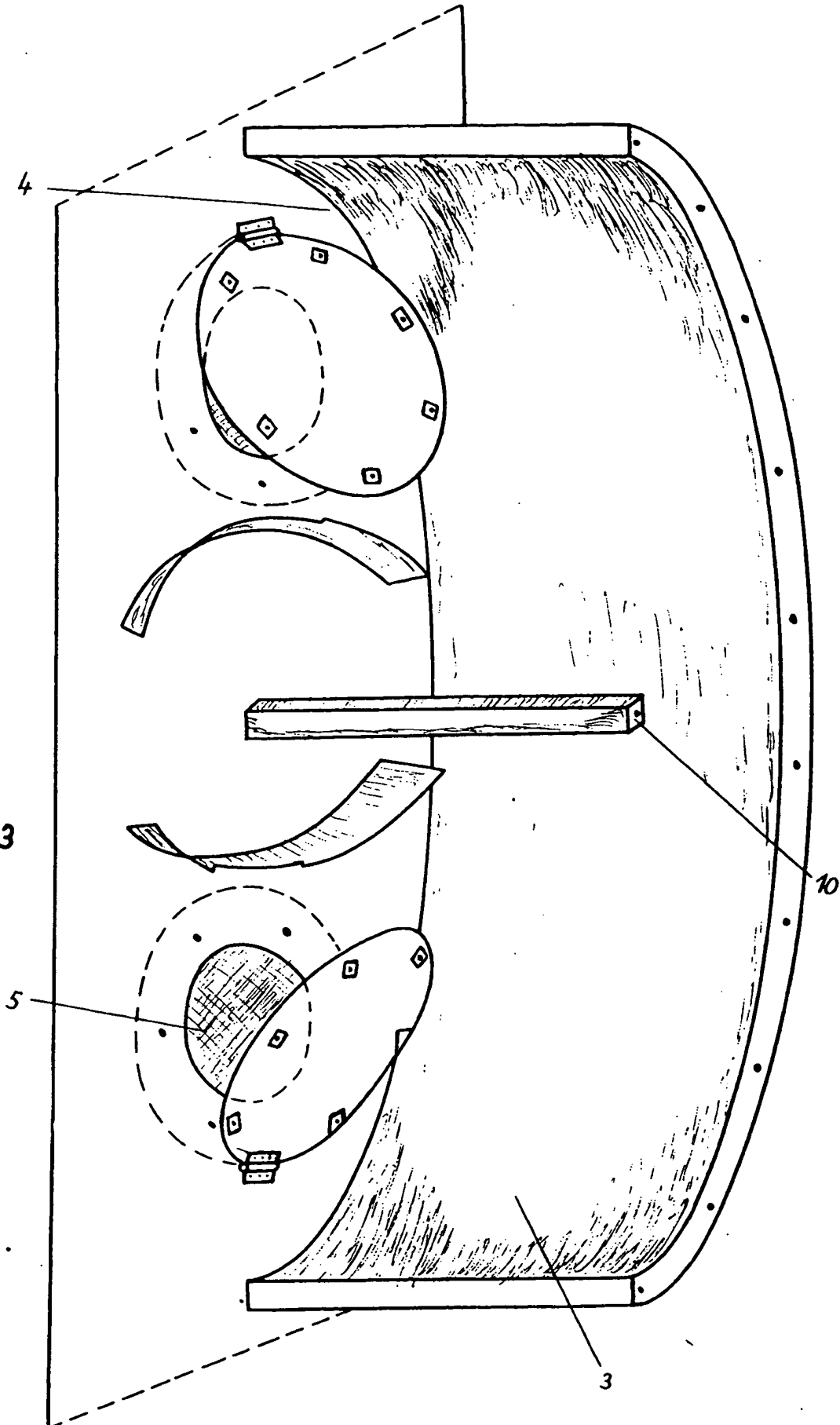


Abb. 3



BEST AVAILABLE COPY